

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 64 (1938)
Heft: 15

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

CARNET DES CONCOURS

Bâtiment communal à Epesses (Canton de Vaud).

72 projets présentés.

1^{er} prix (Fr. 1050) : M. Jean Perrelet, architecte, à Lausanne.2^{me} prix (Fr. 1000) : M. Marcel Baud, architecte, à Lausanne.3^{me} prix (Fr. 250) : M. Aloïs Dutoit, à Vevey.

ZURICH, Tiefenhöfe 11 - Tél. 35.426. - Télégramme: INGÉNIEUR ZURICH.

Gratuit pour tous les employeurs.

Nouveaux emplois vacants :

Section mécanique.

343. *Ingénieur ou technicien mécanicien diplômé* possédant une assez longue expérience dans la construction et le calcul d'appareils de levage et de transport, comme assistant du chef du bureau de construction. Ateliers mécaniques en Suisse alémanique.

603. *Calculeur* expérimenté, avec instruction technique, versé dans les méthodes de fabrication et de calcul modernes concernant la fabrication d'articles en masse. Entrée à convenir. Suisse alémanique.

607. *Chef d'atelier* avec instruction technique, ayant une longue expérience dans la fabrication d'articles de ménage. Tessin.

609. *Calculeur* de la main-d'œuvre, avec instruction technique, candidat ayant fait un apprentissage de mécanicien et expérimenté dans les méthodes modernes de la fabrication et de calcul d'appareils électriques. Entrée au plus tôt. Ateliers mécaniques en Suisse orientale.

611. *Technicien ou dessinateur mécanicien* indépendant dans son travail, expérimenté dans la construction d'appareils de fabrication. De préférence candidat versé dans la branche électro-mécanique et connaissant le français. Suisse romande.

613. *Ingénieur ou technicien mécanicien* pour l'organisation et la direction d'un atelier pour la construction et les réparations de bateaux de toute espèce. On demande de bonnes connaissances commerciales et la connaissance des langues allemande, française et anglaise. Age jusqu'à 45 ans. Temps d'essai prévu. Entreprise de la Suisse romande.

619. *Calculeur de la main-d'œuvre* avec instruction technique et possédant de la pratique, éventuellement jeune technicien pour être initié au bureau de calcul. Entreprise mécanique, du nord-ouest de la Suisse.

621. *Jeunes techniciens mécaniciens* pour la construction de turbines à vapeur. Entrée au plus tôt. Ateliers mécaniques en Suisse orientale.

623. *Jeune technicien diplômé* ayant plusieurs années de pratique, pour le contrôle des temps de livraison et la correspondance allemande et française. Entrée au plus tôt. Importante entreprise mécanique en Suisse orientale.

625. *Technicien en chauffage central*, de préférence ancien élève de Burgdorf, ayant au moins 2 ans de pratique dans la branche chauffage central. Entrée au plus tôt. Allemagne (Wurtemberg).

631. *Techniciens en ventilation*, pour projets et exécution d'installations de ventilation, en particulier d'appareils d'aspiration pour poussières et copeaux. Langues : allemande et française. Entrée à convenir. Suisse centrale.

633. *Employé de laboratoire* (Laborant) ayant fait un apprentissage dans l'industrie chimique et ayant, de préférence, des connaissances en matière d'asphalte. Place stable. Canton de Zurich.

639. *Ingénieur-mécanicien diplômé*, si possible de l'E.P.F. et ayant déjà quelque pratique, en qualité d'assistant. Langues : allemande et française. Entrée en service le 1^{er} septembre 1938.

643. *Ingénieur-mécanicien diplômé* de l'E.P.F. ayant une assez longue pratique et possédant parfaitement la langue française, pour diriger un atelier de constructions mécaniques d'environ 200 ouvriers en France. Age de 30 à 40 ans.

645. *Jeune ingénieur-mécanicien diplômé* de l'E.P.F. possédant parfaitement le français, en qualité de demi-débutant. Atelier de constructions mécaniques. France.

651. *Ingénieur* ayant de longues expériences dans le calcul, les projets et la direction des montages d'installations de chauffage central ainsi que d'installations de chauffage industriel et de climatisation. Contrat de 2 ans. Turquie.

655. *Ingénieur* ayant environ 10 ans d'expérience industrielle, connaissant parfaitement le français, ainsi que le dialecte suisse allemand. Situation très intéressante, pour une société internationale d'organisation.

Sont occupés : les numéros 379, 457, 479, 521.

Section du bâtiment et génie civil.

606. *Jeune ingénieur-civil diplômé*, bon staticien, ayant de l'expérience de chantier, en qualité d'ingénieur de section pour la construction de routes en montagne.

618. *Jeune ingénieur en béton armé*, staticien qualifié, pour bureau d'ingénieur de la place de Zurich. Entrée immédiate.

620. *Architecte, technicien ou dessinateur architecte*, pour l'élaboration des plans de projet et de détails, versé dans l'établissement des devis et ayant de l'expérience comme conducteur de travaux. Suisse romande.

640. *Ingénieurs-civils diplômés*, staticiens et constructeurs qualifiés en béton armé, ayant déjà plusieurs années d'expérience, et, si possible, quelque expérience dans l'établissement des devis et dans la surveillance des chantiers.

De même, *technicien en béton armé* qualifié, pour calculs statiques et comme dessinateur. Province rhénane (Allemagne). Bonnes connaissances de l'allemand indispensables.

652. *Ingénieur diplômé*, éventuellement *technicien qualifié*, ayant de l'expérience comme staticien et constructeur en béton armé et possédant, si possible, de la pratique dans les constructions métalliques. Entrée immédiate. Bureau d'ingénieur du nord-ouest de la Suisse.

Sont occupés : les numéros 516, 530, 538, 574, 586, 596.

Rédaction : H. DEMIERRE, D. BONNARD, ingénieurs.

ÉCHOS - DOCUMENTATION

Régie : ANNONCES SUISSES S. A., à Lausanne, 8, Rue Centrale (Pl. Pépinct) qui fournit tous renseignements.

A propos de la régularisation du trafic routier.

Si l'on laisse intentionnellement de côté, parce qu'ils sont trop peu importants, les systèmes de régularisation du trafic routier du type semi-automatique, tels que ceux qui, commandés par un agent, ont des signaux à lampes ou à sonneries, on ne peut retenir que 3 systèmes importants, appliqués un peu partout dans le monde.

Le premier, certainement le plus sympathique, est représenté par un agent ganté et casqué de blanc et dirigeant la circulation du haut de sa plate-forme ou de sa tour d'observation. Le second est couramment connu sous son nom anglais de « go and stop ». Les deux ont certains avantages et désavantages que nous résumerons ci-dessous, mais le troisième système, dont nous nous proposons de parler plus en détail, est une synthèse des avantages des deux premiers.

L'agent de police réglant la circulation par tous les temps, ce qui n'est pas toujours une sinécure, est en mesure de juger de l'état du trafic et, par conséquent, de donner les passages libres au moment opportun. D'autre part, les usagers de la route observent avec plus d'empressement les ordres donnés par un agent qui peut, le cas échéant, dresser procès-verbal, que ceux donnés par un système automatique quelconque.

Par contre, malgré toute sa bonne volonté, et surtout lors d'un trafic intense, l'agent ne peut pas se faire une image exacte de l'état de la circulation routière existant directement derrière le premier véhicule de la file et, d'autre part, il aura toujours la tentation, pensant bien faire, d'accorder de légers passe-droit à tel ou tel genre de véhicules ce qui, naturellement, provoquera des récriminations de la part des conducteurs désavantagés. Il attendra, dans certaines circonstances, que des véhicules retardataires aient rejoint la file et diminuera ainsi le degré de rendement rationnel du trafic au croisement considéré, enfin, lorsque son temps de travail approche de la fin et surtout si son service a été particulièrement dur, les signaux qu'il donnera risqueront de ne plus être très nets et donneront par conséquent lieu, soit à une interprétation fantaisiste des conducteurs, soit à des réclamations plus ou moins justifiées.

Le système dit « go and stop » n'a plus les avantages et désavantages psychologiques d'une régularisation commandée par un agent. Il est, de par la position du signal, plus visible pour les conducteurs et, étant mécanique, ses indications ne risqueront pas d'être fausement interprétées ; il est, enfin, possible de combiner plus facilement qu'avec des agents les signaux d'une série de croisements rapprochés les uns des autres, de façon à ne pas arrêter les voitures